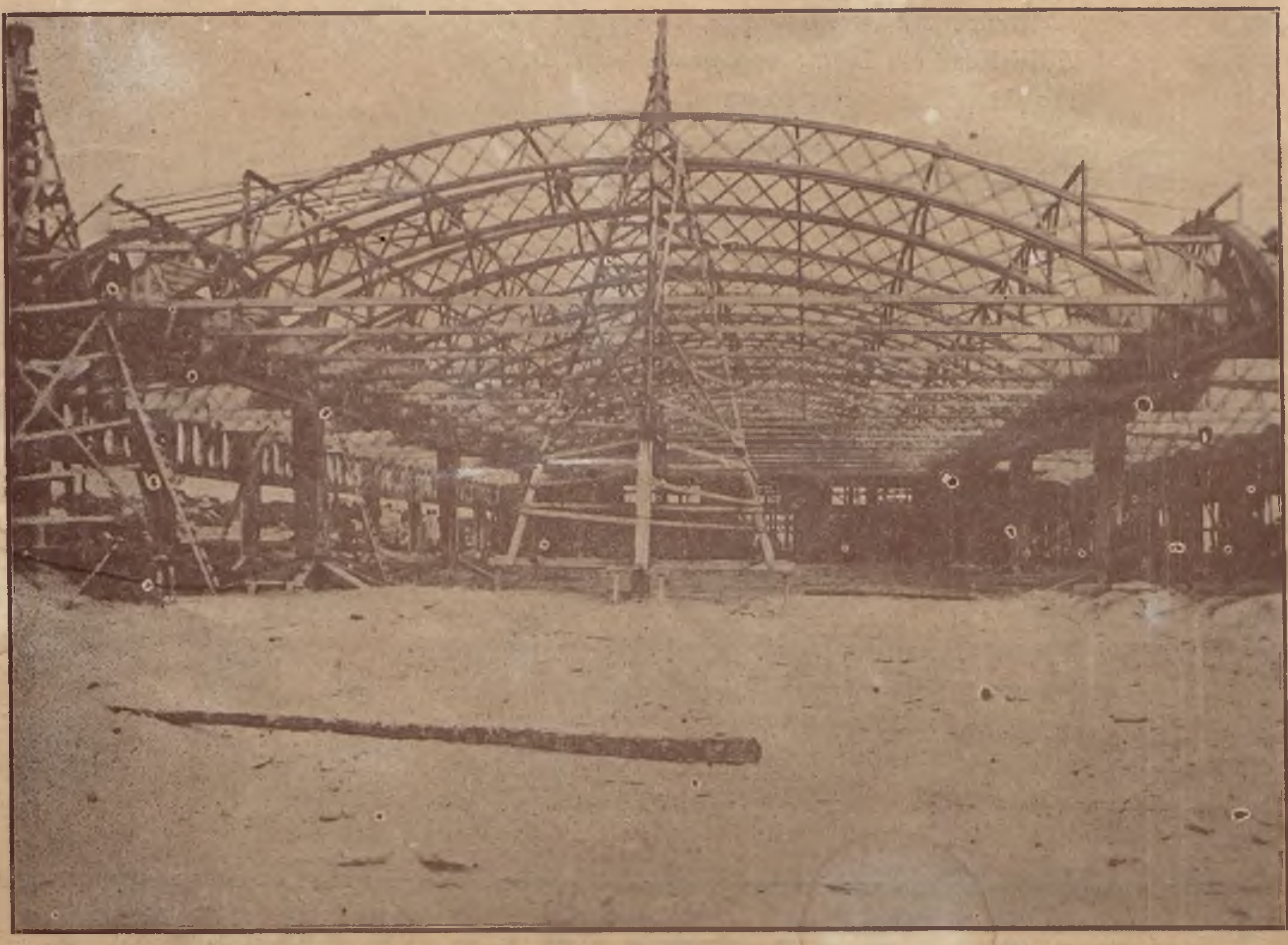
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK I PAŹDZIERNIK 1931 ZESZ. 9



Budowa nowego magazynu na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
G D Y N I A

SPIS RZECZY

ROK I PAŹDZIERNIK 1931 ZESZ. 9

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMIN.: GDYNIA, PORTOWA, RÓG ŚW. WOJCIECHA, TEL. 1720
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ 10 POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ 1·20

Od Redakcji

Od początku roku bieżącego Urząd Morski w Gdyni wydaje „Biuletyn Miesięczny Portu Gdyńskiego", w którym oglasza statystyki portowe i podaje ważniejsze informacje o porcie. Wydawnictwo to spotkało się z żywem zainteresowaniem w całym kraju, ze względu zaś na dodatkowy tekst angielski w tabelach statystycznych — zdobyło czytelników również zagranicą. Dlatego też obecnie władze portowe weszły w porozumienie z Polską Agencją Telegraficzną (PAT-em), celem rozszerzenia wydawnictwa, dzięki czemu odtąd będzie ono ukazywać się w nowej szacie, oraz pod nowym tytułem „Wiadomości Portu Gdyńskiego". Wydawnictwo jako całość pozostaje pod redakcją PAT-a, natomiast jego część urzędowa, odpowiadająca ściśle dotychczasowemu „Biuletynowi", będzie sporządzana przez Zarząd Portu Gdyńskiego i stanowić będzie oficjalną publikację statystyczną portu. W części nieurzędowej drukowane będą artykuły i notatki o porcie i jego pracy, w których poruszane będą aktualne dla portu zagadnienia. Wydawnictwo jest ilustrowane.

Celem bezpośrednim „Wiadomości" jest informowanie społeczeństwa o porcie gdyńskim i jego pracy, która staje się coraz bardziej różnostronna. Cel ostateczny — to oparcie stosunku społeczeństwa do Gdyni nie na samym tylko sentymencie, lecz przedewszystkiem na poznaniu i zrozumieniu roli i znaczenia dla państwa własnego portu.

ROZPORZĄDZENIA I PRZEPISY

KOMUNIKAT I

1) Z powodu zamknięcia północnego wejścia portowego w Gdyni, światła je oznaczające zostały definitywnie zgaszone.

Dotyczy to: a) światła zielonego na głowicy mola północnego z charakterystyką: światło 3 sek. przerwa 1 sek. okres 4 sek., oraz b) światła czerwonego na głowicy północnej falochronu północnego z charakterystyką identyczną do powyżej podanej.

2) Usunięto trzy kesony wyłożone przed wejściem do Basenu Południowego wraz ze światłem czerwonem stałem, które się tam znajdowało.

3) Światło błyskowe na kesonach, wyłożonych w południowej części basenu Prezydenta, zamieniono na stałe białe.

w. z. DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO
(—) Inż. St. Łęgowski

KOMUNIKAT II

Urząd Morski podaje do wiadomości, że:

Dnia 1/IX wyłożono na głębokości 22 mtr. przed cyplem południowym półwyspu helskiego pławę świetlno-dzwonową, białą, z czarnym napisem „Hel S" i czerwonym znakiem szczytowym „SÜD".

Światło na pławie ma charakterystykę: jeden błysk co 2 sek. Położenie przybliżone pławy: szer. 54°, 35'30" N., dług. 18°, 48'36" Ost. Dotychczasowy ogień czerwony, błyskowy na cyplu południowym półwyspu Hel został tymczasowo zgaszony.

W razie niebezpieczeństwa zniesienia pławy przez lody, będzie ona zdjęta, a czerwony ogień błyskowy na cyplu będzie ponownie zapalony bez oddzielnego powiadomienia.

w z. DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO
(—) Inż. St. Łęgowski

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA WRZESIEŃ

I. — UWAGI OGÓLNE

Ogólne obroty portu gdyńskiego we wrześniu wyniosły 489.220 t., przekraczając nieco poziom poprzedniego miesiąca (482.739 t.). Pewnej zwyżce uległy obroty zamorskie (487.932 t. we wrześniu, wobec 481.013 t. w sierpniu), oraz obroty w żegludze przybrzeżnej, (1.239 t., wobec 198 t.), podczas gdy obroty drogą wodną z wnętrzem kraju prawie że ustały (48 t., wobec 1.528), co tłomaczy się zakończeniem okresu żeglugi śródlądowej.

Ruch statków wykazał nieznaczne zmniejszenie się w ilości, przyczem jednak tonaż utrzymywał się mniej więcej na poziomie poprzedniego miesiąca: na wejściu 222 (308) statków, o pojemności 238.774 (244.948) nrt., na wyjściu 293 (295) statków, o pojemności 237.580 (240.722) nrt. Średni tonaż statków, odwiedzających port gdyński w miesiącu wrześniu, wyniósł 819.8 t., wobec 805.4 t. w sierpniu. Kolejność bander: Szwecja, Niemcy, Polska, Anglja, Norwegja, Łotwa, Danja. W porównaniu z miesiącem poprzednim kolejność bander uległa dość znacznej zmianie. Polska z zajmowanego dotychczas stale drugiego miejsca (styczeń — sierpień) przesunęła się w miesiącu sprawozdawczym na miejsce trzecie, ustępując tem samem Niemcom, które przesunęły się z miejsca trzeciego na drugie. Miejsce czwarte zajęła Anglja (w sierpniu — piąte), piąte Norwegja (w sierpniu — szóste), szóste Łotwa (w sierpniu — dziewiąte). Danja z zajmowanego w sierpniu czwartego miejsca przeszła na siódme.

Obroty towarowe, jak już podano, wynoszą: obrót zamorski 487.932 t., wobec 481.013 t. w sierpniu; obrót ogólny 489.220 t., wobec 482.739 t. w sierpniu. W obrotach zamorskich przywóz uległ nieznacznej zwyżce: 58.458 t. we wrześniu, wobec 55.089 t. w sierpniu. Z poszczególnych artykułów w przywozie znaczniejszy wzrost wykazał przywóz: złomu (43.950 t. we wrześniu, wobec 29.416 t. w sierpniu), owoców suszonych (542 t., wobec 18 t.) i śledzi (218 t., wobec 15 t.); zmniejszył się natomiast przywóz żużli Thomasa (10.050 t., wobec 14.430 t.) i bawełny (170 t., wobec 587 t.) Przywóz ryżu ustał zupełnie, co tłomaczy się zakończeniem sezonu dla dowozu tego artykułu. Reszta pozycyj w przywozie nie wykazała większych różnic.

Wywóz uległ również nieznacznej zwyżce: 429.475 t., we wrześniu, wobec 425.924 t. w sierpniu. Wzrost wykazał wywóz: ryżu (3.274 t., wobec 1.956 t.), bekonów (4.007 t., wobec 3.505 t.), nawozów azotowych (1.622 t., wobec 330 t.), węgla (388.916 t., wobec 387.735 t.), tkanin (426 t., wobec 316 t.). Pojawiły się poraz pierwszy w przywozie: owoce świeże (18 t. śliwek do Anglji), saletra wapniowa (960 t.) i szyny kolejowe (3.017 t. do Holandji). Zmniejszył się natomiast wywóz cynku (973 t., wobec 1.647 t.). Mniej więcej na poziomie poprzedniego miesiąca utrzymują się szynki (614 t., wobec 622 t.), sole potasowe (3.021 t., wobec 3.680 t.).

Ruch pasażerski uległ zmniejszeniu: przyjechało 457 (1.755), wyjechało 670 (1.383) osób.

II. — RUCH STATKÓW.
(movement of ships)

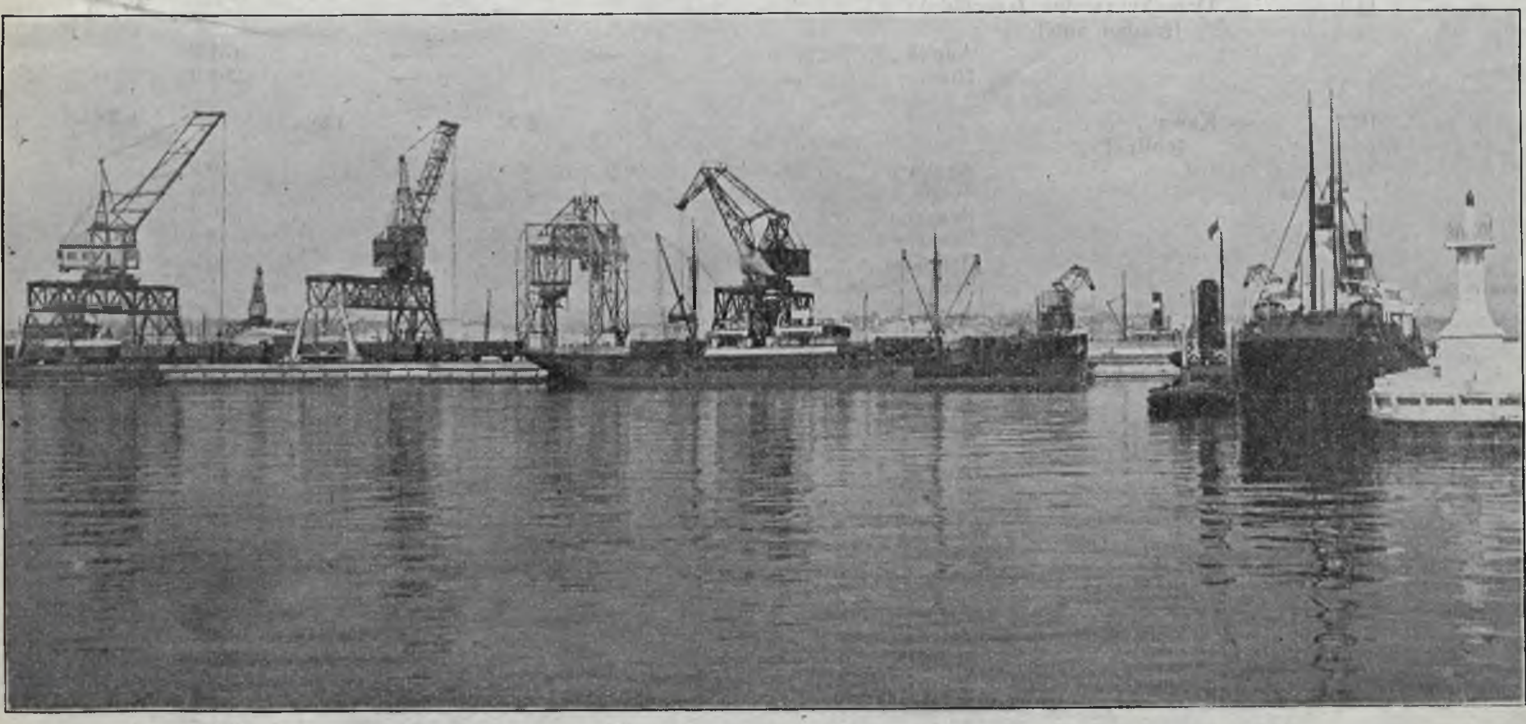
	Przyszło statków: (ships incoming)			Wyszło statków: (ships outgoing)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**35**	**14**	**44.100**	**30**	**29**	**36.541**	**80.641**	**3**
W. M. Gdańsk	—	—	—	1	—	156	156	14
Anglja	12	4	15.909	11	10	17.365	33.274	4
Czechosłowacja	1	—	102	1	1	102	204	13
Danja	18	7	11.148	17	11	9.433	20.581	7
Estonja	10	1	4.903	10	9	5.702	10.605	11
Finlandja	9	1	6.579	12	11	11.281	17.860	9
Francja	3	2	7.190	3	1	7.190	14.380	10
Grecja	1	—	3.171	1	1	3.171	6.342	12
Łotwa	14	2	15.280	13	11	12.882	28.162	6
Niemcy	73	40	51.352	76	39	49.115	100.467	2
Norwegja	22	8	14.027	23	14	15.724	29.751	5
Stany Zjedn. Am.	3	2	9.267	3	1	9.267	18.534	8
Szwecja	87	10	55.746	91	83	59.632	115.378	1
Węgry	—	—	—	1	—	19	19	15
RAZEM:	288	91	238.774	293	221	237.580	476.354	—
miesiąc poprzedni:	308	83	244.948	295	240	240.722	485.670	
ten sam miesiąc roku poprzedniego	220	81	198.992	227	153	200.033	399.025	—

UWAGI:

a) średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni we wrześniu: 819·8;

b) średnia ilość statków, przebywająca jednocześnie w porcie: 30;

c) średni postój statku: 64·5 godzin.



Nowe dźwigi węglowe na nabrzeżu Śląskiem

III. — OBRÓT TOWARÓW

(goods turnover)

(ton)

1. — Obrót zamorski

(overseas traffic)

A. — Przywóz

(imports)

poz. tar. cel.		Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
	Cały przywóz	**58.457·5**	**55.089·—**	**457.551·—**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals)	**1.057·9**	**9.029·4**	**81.568·7**
	w tem m. in.:			
1/1c	— **Kukurydza** (maize)	—	—	**79·8**
	Niemcy	—	—	79·8
2/2	— **Ryż surowy** (rice)	—	**8.430·8**	**74.777·1**
	Indje Brytyjskie	—	8.430·8	73.758·8
	Holandja	—	—	1.018·3
3/1	— **Mąka (wszelka)** (flour)	**2·—**	**30·7**	**166·—**
	Anglja	2·—	—	2·—
	Niemcy	—	0·2	1·5
	Stany Zjedn. Am.	—	30·5	162·5
3/2b	— **Kasza** (grits)	—	—	**103·3**
	Danja	—	—	60·—
	Francja	—	—	40·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	3·3
6/3	— **Owoce połud. świeże** (fresh fruits)	**32·5**	**13·5**	**132·4**
	Anglja	17·5	13·5	93·3
	Danja	—	—	11·1
	Francja	—	—	10·1
	Niemcy	—	—	0·3
	Stany Zjedn. Am.	15·—	—	17·6
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)	**542·—**	**17·5**	**625·4**
	Anglja	—	10·—	27·—
	Niemcy	—	—	22·4
	Stany Zjedn. Am.	542·—	7·5	576·—
11/1	— **Orzechy ziemne (arachidy)** (ground nuts)	—	—	**356·8**
	Anglja	—	—	151·9
	Niemcy	—	—	204·9
18/1	— **Kawa** (coffee)	**2·7**	**15·—**	**33·—**
	Anglja	0·9	—	0·9
	Belgja	—	—	1·5
	Brazylja	1·1	15·—	16·2
	Francja	0·7	—	8·2
	Holandja	—	—	5·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1·—
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)	**10·4**	—	**57·3**
	Stany Zjedn. Am.	10·4	—	57·3
20/1	— **Herbata** (tea)	**6·5**	**8·9**	**59·8**
	Anglja	6·5	6·8	50·4
	Belgja	—	2·1	6·9
	Niemcy	—	—	2·5
21/1	— **Tytoń** (tobacco)	**227·3**	**342·8**	**3.554·5**
	Algier	—	175·—	580·5
	Anglja	59·8	32·6	630·1
	Belgja	—	—	215·—
	Egipt	—	—	51·1
	Holandja	—	0·2	316·2
	Niemcy	52·1	52·1	261·7
	Stany Zjedn. Am.	115·4	82·9	256·7
	Włochy	—	—	1.243·2

poz. tar. cel.			*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January—September)
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)		**0·7**	**0·2**	**3·2**
		Anglja	—	—	0·2
		Holandja	0·3	—	0·3
		Niemcy	0·4	0·1	0·7
		Stany Zjedn. Am.	—	0·1	2·—
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)		—	—	**7·—**
		Anglja	—	—	1·2
		Niemcy	—	—	0·3
		Stany Zjedn. Am.	—	—	5·5
24/7a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)		**0·6**	**0·6**	**7·7**
		Danja	0·3	0·3	5·9
		Holandja	0·3	—	1·4
		Niemcy	—	0·3	0·4
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**5·9**	**2·—**	**34·6**
		Anglja	1·5	0·7	7·9
		Danja	0·2	—	9·5
		Estonja	—	—	2·—
		Francja	2·5	0·3	11·4
		Holandja	1·4	—	2·—
		Niemcy	0·3	1·—	1·8
27/3	— **Spirytus** (spirits)		—	—	**59·7**
		Estonja	—	—	30·6
		Holandja	—	—	29·1
28/1	— **Wina** (wine)		**8·8**	**2·4**	**129·6**
		Danja	—	0·3	71·—
		Estonja	—	—	2·9
		Francja	8·8	—	44·9
		Hiszpanja	—	2·1	2·1
		Niemcy	—	—	8·2
		Portugalja	—	—	0·5
34/1b	— **Mięso** (meat)		—	—	**5·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	5·3
34/1—b	— **Szmalec** (lard)		—	—	**1·4**
		Gdańsk	—	—	1·4
34/2a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)		—	—	**2·8**
		Anglja	—	—	2·8
35/1	— **Sery** (cheese)		**1·—**	—	**1·—**
		Finlandja	1·—	—	1·—
37/1	— **Ryby mrożone** (frozen fishes)		—	—	**36·3**
		Norwegja	—	—	36·3
37/2a	— **Sardynki** (sardines)		—	—	**0·6**
		Francja	—	—	0·6
37/4a	— **Śledzie** (herrings)		**217·5**	**15·—**	**1.184·1**
		Anglja	187·5	—	187·5
		Norwegja	30·—	15·—	644·3
		Stany Zjedn. Am.	—	—	352·3
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		—	**150·**	**150·—**
		Egipt	—	150·—	150·—

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich — **10.067·9** — **14.554·8** — **72.751·6**

(animal products)
w tem m. in.:

41/2	— **Fosforyty** (phosphates)		—	—	**5.334·—**
		Algier	—	—	5.334·—
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		**10.050·—**	**14.429·8**	**66.928·1**
		Belgja	10.050·—	13.279·8	46.753·1
		Francja	—	—	400·—
		Holandja	—	—	17.350·—
		Niemcy	—	1.150·—	2.425·—

poz. tar. cel.			Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
43/1—5	— **Klej i żelatyna** (glue)		—	—	**9·5**
		Belgja	—	—	5·1
		Danja	—	—	2·3
		Francja	—	—	2·1
44/1	— **Jelita** (bowels)		**3·6**	**2·8**	**19·2**
		Anglja	3·6	2·8	7·5
		Łotwa	—	—	0·2
		Stany Zjedn. Am.	—	—	11·5
51/1a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		—	**111·4**	**227·—**
		Anglja		15·4	76·1
		Belgja	—	—	11·7
		Danja	—	33·8	33·8
		Finlandja	—	62·2	62·2
		Niemcy	—	—	18·6
		Uruguay	—	—	24 6
52/1—8	— **Wosk** (wax)		—	—	**16·7**
		Niemcy	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	16·6
52/9	— **Wazelina** (vaseline)		—	—	**10·2**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	10·2
55/1	— **Skóry** (hides & skins)		**14·3**	**9·9**	**200·2**
		Anglja	0·2	—	1·6
		Belgja	—	-	9·—
		Danja	—	—	0·1
		Niemcy	—	—	1·7
		Stany Zjedn. Am.	14·1	9·9	187·8
56/1—8	— **Futra** (furs)		—	**0·3**	**4·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	0·3	4·3
57/4—6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)		—	**0·6**	**2·4**
		Anglja	—	0 6	2·4
III. — Materjały i wyroby drzewne (timber & wood ware) w tem m. in.:			—	**14·8**	**2.120·2**
58/4a,b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)		—	**0·4**	**41·7**
		Algier	—	—	41·3
		Niemcy	—	0·4	0·4
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		—	**14·4**	**15·6**
		Stany Zjedn. Am.	—	14·4	15·6
62/1c	— **Trawa morska** (sea-grass)		—	—	**5·—**
		Algier	—	—	5·—
62/4	— **Nasiona** (seeds various)		—	—	**5·2**
		Francja	—	—	5·2
62/5f	— **Siemię lniane** (flax seeds)		—	—	**2.052·7**
		Danja	—	—	40·—
		Holandja	—	—	1.108·5
		Niemcy	—	—	904·2
IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne (building materials & ceramic products) w tem m. in.:			**0·3**	**666·1**	**2.144·9**
65/6	— **Cement** (cement)		—	—	**47·9**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	47·9
66/1	— **Piasek** (sand)		—	—	**15·2**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	15·2
66/1d	— **Kamienie brukowe** (paving stones)		—	**650·—**	**2.045·—**
		Danja	—	—	5·—
		Szwecja	—	650·—	2.040·—

poz. tar. cel.			Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)		**0·3**	**15·—**	**25·4**
		Anglja	—	—	0·1
		Finlandja	—	15·—	25·—
		Stany Zjedn. Am.	0·3	—	0·3
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic products)		—	**1·1**	**1·6**
		Anglja	—	1·1	1·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5
77/1	— **Wyroby szklane** (glass products)		—	—	**9·8**
		Anglja	—	—	9·3
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5
V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products) w tem m. in.:			**98·9**	**185·7**	**1.765·9**
81	— **Oleje** (oils)		**44·8**	**0·9**	**320·5**
		Anglja	0·2	0·9	8·8
		Danja	—	—	5·—
		Łotwa	—	—	8·9
		Niemcy	44·6	—	147·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	150·7
82/1	— **Żywica** (resin)		**31·4**	—	**146·5**
		Francja	31·4	—	31·4
		Danja	—	—	115·1
83	— **Asfalt** (asphalt)		—	—	**877·7**
		Francja	—	—	5·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	872·6
[illegible]/2	— **Smoła** (goudron)		—	—	**10·—**
		Francja	—	—	10·—
85/1	— **Smary** (lubricating oils)		—	**2·9**	**6·7**
		Anglja	—	2·9	2·9
		Belgja		—	3·8
87/2	— **Kauczuk** (rubber)		—	**123·6**	**139·7**
		Anglja	—	121·1	131·4
		Niemcy	—	2·5	8·—
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·3
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**22·7**	**58·3**	**264·8**
		Anglja	—	—	2·7
		Finlandja	5·2	—	5·2
		Stany Zjedn. Am.	17·5	58·3	256·9
VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals) w tem m. in.:			**27·4**	**116·7**	**4.716·8**
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)		—	—	**21·1**
		Danja	—	—	21·1
94/2b	— **Talk** (talc)		—	—	**50·—**
		Niemcy	—	—	50·—
103/3	— **Saletra wapniowa** (salpetre)		**2·2**	—	**4.007·1**
		Anglja	2·2	—	7·1
		Norwegja	—	—	4 000·—
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)		**2·9**	—	**12·5**
		Niemcy	1·3	—	4·1
		Stany Zjedn. Am.	1·6	—	8·4
117/1	— **Oliwa** (olive-oil)		**17·2**	**7·4**	**137·8**
		Niemcy	—	—	1·3
		Stany Zjedn. Am.	17·2	7·4	136·5
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)		**1·—**	**1·1**	**17·7**
		Łotwa	—	0·1	0·1
		Niemcy	0·1	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	0·9	1·—	17·5

poz. tar. cel.		*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	—	—	**23·6**
	Danja	—	—	18·—
	Francja	—	—	5·6
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)	—	**107·4**	**417·8**
	Stany Zjedn. Am.	—	107·4	417·8
125/3	— **Kreda** (chalk)	—	—	**2·5**
	Łotwa	—	—	2·5
137/1	— **Farby** (colours)	**4·1**	**0·8**	**26·7**
	Anglja	—	—	2·8
	Belgja	—	—	0·4
	Danja	0·8	0·2	3·5
	Niemcy	2·1	—	13·9
	Stany Zjedn. Am.	1·2	0·6	6·1
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:	**46.909·2**	**29.555·9**	**287.581·6**
138/1	— **Rudy żelazne** (iron ores)	**2.800·—**	—	**10.024·2**
	Szwecja	2.800·—	—	10.024·2
140/1—8	— **Żelazo i stal** (iron & steel)	—	—	**375·—**
	Anglja	—	—	10·1
	Belgja	—	—	159·—
	Szwecja	—	—	4·6
	Stany Zjedn. Am.	—	—	201·3
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)	**43.950·3**	**29.415·5**	**275.344·2**
	Anglja	10.434·6	6.109·3	56.188·7
	Belgja	9.114·7	8.812·1	94.046·1
	Brazylja	—		3.000·—
	Danja	2.923·3	4.122·3	26.023·7
	Estonja	230·5	269·2	1.533·5
	Finlandja	—	264·3	688·7
	Francja	5.253·2	4.200·—	38.118·8
	Holandja	9.141·1	4.521·2	35.704·2
	Niemcy	3.528·2	757·2	6.723·7
	Norwegja	2.962·3	276·7	5.040·9
	Porto Rico	—	—	2.613·—
	Portugalja	—	—	2.243·—
	Szwecja	362·4	83·2	969·3
	Urugwaj	—	—	2.450·6
143/1a	— **Miedź** (copper)	—	—	**626·—**
	Anglja	—	—	15·3
	Belgja	—	—	162·7
	Niemcy	—	—	346·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	101·8
143/3	— **Glin** (aluminium)	—	—	**2·—**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	2·—
144/1	— **Cyna** (tin)	—	—	**15·2**
	Niemcy	—	—	15·2
147/4	— **Cynk** (zinc)	—	—	**10·2**
	Niemcy	—	—	10·2
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)	**5·4**	**11·3**	**87·7**
	Anglja	4·6	3·8	19·—
	Belgja	—	—	0·6
	Danja	0·7	0·1	0·9
	Niemcy	—	—	5·5
	Stany Zjedn. Am.	0·1	7·4	61·7
155/1	— **Drut** (wire)	**0·1**	**4·7**	**16.5**
	Anglja	0·1	—	1·—
	Stany Zjedn. Am.	—	4·7	15·5
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)	**13·5**	**35·6**	**49·1**
	Stany Zjedn. Am.	13·5	35·6	49·1

poz. tar. cel.			*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
159/2—3	— **Broń i amunicja myśliwska** (hunting appliances)		—	—	**7·6**
		Anglja	—	—	4·1
		Francja	—	—	1·7
		Stany Zjedn. Am.	—	—	1·8
167/1—50	— **Maszyny, aparaty oraz ich części** (machinery)		**89·2**	**34·7**	**562·—**
		Anglja	1·4	0·1	31·7
		Belgja	—	0·9	10·8
		Danja	18·1	—	22·7
		Francja	—	—	77·4
		Niemcy	—	0·7	4·1
		Stany Zjedn. Am.	69·7	33·—	414·2
		Szwecja	—	—	1·1
169/9	— **Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)		**2·—**	**5·7**	**29·—**
		Anglja	—	0·1	0·1
		Stany Zjedn. Am.	2·—	5·6	28·9
169/11	— **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (photographical apparatus)		**2·9**	**9·5**	**20·—**
		Stany Zjedn. Am.	2·9	9·5	20·—
173/8—13	— **Samochody, motocykle, oraz ich części** (motor cars & parts)		**45·8**	**38·9**	**412·9**
		Anglja	—	—	1·3
		Danja	27·3	28·1	117·9
		Francja	—	—	0·2
		Stany Zjedn. Am.	18·5	10·8	293·5
VIII.	**— Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares) w tem m. in.:		**14·7**	**250·7**	**608·4**
176/1	— **Szmaty** (rags)		**0·3**	—	**68·5**
		Anglja	—	—	22·3
		Stany Zjedn. Am.	0·3	—	46·2
177/3	— **Fibra** (fibre)		**1·6**	—	**12·1**
		Anglja	1·6	—	10·9
		Stany Zjedn. Am.	—	—	1·2
177/4—6	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		**12·8**	**256·—**	**507·4**
		Estonja	11·—	—	11·—
		Finlandja	—	248·1	410·6
		Łotwa	—	—	34·1
		Francja	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	1·8	7·9	51·6
178/1—4	— **Książki i broszury** (books)		—	**0·7**	**20·4**
		Anglja	—	—	0·2
		Danja	—	—	6·4
		Stany Zjedn. Am.	—	0·7	13·8
IX.	**— Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products) w tem m. in.:		**270·3**	**692·2**	**3.972·—**
179/1	— **Bawełna** (cotton)		**169·6**	**587·4**	**3.658·5**
		Anglja	—	10·6	10·6
		Danja	—	—	502·5
		Egipt	75·9	146·1	881·—
		Holandja	—	—	10·3
		Niemcy	—	—	540·2
		Stany Zjedn. Am.	93·7	430·7	1.713·9
179/2	— **Len i konopie** (flax & hamp)		—	—	**50·8**
		Łotwa	—	—	50·8
181/1	— **Wełna** (wool)		—	—	**1·6**
		Anglja	—	—	1·6
183	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		**0·4**	—	**1·4**
		Anglja	0·4	—	1·4
186/2—7	— **Przędza wełniana** (wool yarn)		—	—	**13·4**
		Anglja	—	—	1·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	12·3

poz. tar. cel.			*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		**0·3**	**1·8**	**5·—**
		Anglja	—	—	0·5
		Stany Zjedn. Am.	0·3	1·8	4·5
190	— **Sznury** (ropes)		**0·9**	**4·2**	**38·6**
		Anglja	0·9	4·2	7·6
		Indje Holenderskie	—	—	1·—
		Szwecja	—	—	30·—
191/1	— **Worki** (bags)		**99·1**	**98·8**	**202·7**
		Anglja	99·1	98·8	199·5
		Syrja	—	—	3·2
X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione (various)			**10·9**	**16·7**	**320·9**
		Anglja	0·8	1·6	27·—
		Belgja	0·1	0·6	9·2
		Danja	0·5	0·4	18·7
		Finlandja	0·1	2·4	28·—
		Francja	—	—	21·2
		Gdańsk	0·3	—	1·1
		Holandja	—	—	2·1
		Łotwa	—	—	0·2
		Niemcy	—	0·1	8·8
		Stany Zjedn. Am.	9·1	11·6	204·6

B. — Wywóz
(exports)

			Wrzesień (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
Cały wywóz			**429.474·8**	**425.924·2**	**3,310.272·4**
I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:			**9.832·5**	**10.461·4**	**159.312·9**
poz. tar. cel.					
1/1a	— **Żyto** (rye)		**210·—**	—	**18.214·5**
		Belgja	—	—	2.997·2
		Danja	210·—	—	8.480·1
		Finlandja	—	—	500·—
		Francja	—	—	5.729·2
		Portugalja	—	—	508·—
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)		**3.274·—**	**1.956·2**	**12.274·3**
		Anglja	1.382·2	15·5	2.449·4
		Estonja	80·—	120·—	580·—
		Finlandja	—	—	267·8
		Gdańsk	—	—	20·—
		Niemcy	1.806·3	1.755·2	8.307·8
		Szwecja	5·5	65·5	649·3
3/1a	— **Mąka (wszelka prócz ryżowej)** (flour, rice flour excepted)		—	**50·1**	**155·1**
		Algier	—	—	105·—
		Anglja	—	50·1	50·1
3/1c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)		**595·1**	**820·3**	**3.922·2**
		Niemcy	345·—	470·2	1.896·6
		Norwegja	250·1	350·1	2.025·6
5/1a	— **Ziemniaki** (potatoes)		**15·—**	—	**3.525·6**
		Anglja	15·—	—	3.525·6
6/2	— **Jagody** (berrys)		—	—	**6·1**
		Anglja	—	—	6·1
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)		**18·—**	—	**18·—**
		Anglja	18·—	—	18·—
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)		—	—	**2·5**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	2·5

poz. tar. cel.			Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
22/1	— **Cukier** (sugar)		**217·4**	**2.672·—**	**68.640·4**
		Anglja	—	—	33.597·8
		Belgja	—	1.986·—	1.986·—
		Estonja	—	151·8	4.392·1
		Danja	—	—	1.057·1
		Finlandja	—	—	1.211·8
		Francja	217·4	—	3.596·—
		Holandja	—	131·1	13.224·9
		Łotwa	—	—	5.225·3
		Niemcy	—	403·1	405·1
		Norwegja	—	—	717·8
		Syrja	—	—	705·6
		Szwecja	—	—	2.520·9
26/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**3·6**	**1·5**	**13·2**
		Anglja	2·—	1·—	11·1
		Holandja	1·6	0·5	2.1
27/3	— **Spirytus** (spirits)		**72·4**	**95·5**	**378·3**
		Anglja	—	—	0·6
		Holandja	72·4	95·5	349·2
		Kanada	—	—	28·5
28	— **Wina** (wine)		**0·6**	**0·9**	**4·4**
		Holandja	0·6	0·9	4·4
34/3b	— **Szmalec** (lard)		—	—	**60·2**
		Niemcy	—	—	60·2
34/4	— **Bekony** (bacon)		**4.000·7**	**3.505·5**	**36.721·6**
		Anglja	4.000·7	3.505·5	36.721·6
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)		**614·2**	**621·5**	**5.379·3**
		Anglja	614·2	621·5	5.363·9
		Francja	—	—	15·4
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)		**34·8**	**3·5**	**189·9**
		Anglja	34·8	3·5	189·9
35/1	— **Sery** (cheese)		—	—	**0·3**
		Francja	—	—	0·3
36/1	— **Masło** (butter)		**182·9**	**154·—**	**1.668·8**
		Anglja	182·9	154·—	1.633·9
		Francja	—	—	34·9
37/1b	— **Ryby wędzone** (fishes smoked)		—	—	**2·—**
		Norwegja	—	—	2·—
37/4	— **Śledzie** (herrings)		—	—	**6·8**
		Niemcy	—	—	6·8
39/1a	— **Jaja** (eggs)		**593·8**	**326·5**	**3.228·9**
		Anglja	593·8	326·5	3.228·9
39/2	— **Wytłoki buraczane** (beet pulp)		—	**103·9**	**3.702·—**
		Stany Zjedn. Am.	—	103·9	3.702·—
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		—	**150·—**	**1.198·5**
		Danja	—	—	1.048·5
		Szwecja	—	150·—	150·—

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich

(animal products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.			Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
	II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich		**14·9**	**1.091·5**	**2.414·7**
41/2	— **Kości** (bones)		—	—	**744·9**
		Finlandja	—	—	335·—
		Szwecja	—	—	409·9
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		—	**1.050·—**	**1.050·—**
		Niemcy	—	1.050·—	1.050·—

poz. tar. cel.		Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
45/3	**— Szczecina** (bristle)	**11·6**	**—**	**14·6**
	Anglja	10·5	—	13·2
	Francja	—	—	0·3
	Stany Zjedn. Am.	1·1	—	1·1
47/1	**— Pierze i puch** (feathers & down)	**—**	**—**	**0·3**
	Anglja	—	—	0·2
	Norwegja	—	—	0·1
51/1	**— Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)	**—**	**—**	**275·4**
	Niemcy	—	—	275·4
54	**— Skóry** (skins & hides)	**3·3**	**24·5**	**85·—**
	Anglja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	3·3	24·5	84·9
57/1	**— Obuwie** (footwear)	**—**	**17·—**	**244·5**
	Anglja	—	17·—	244·5
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:	**3.066·1**	**3.005·7**	**18.415·2**
58/1c	**— Deski i łaty** (boards)	**157·5**	**1.405·—**	**6.268·3**
	Anglja	157·5	1.405·—	4.368·8
	Argentyna	—	—	429·5
	Danja	—	—	300·7
	Francja	—	—	20·3
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1149·—
58/1c	**— Słupy telegraficzne** (telegraph-poles)	**2.831·6**	**1.558·5**	**11.657·3**
	Anglja	2.831·6	1.558·5	11.657·3
58/4a,b	**— Kora z drzewa korkowego** (corkwoodbark)	**—**	**—**	**41·2**
	Łotwa	—	—	41·2
59/5	**— Klepki** (plywood)	**15·—**	**—**	**94·6**
	Anglja	—	—	0·3
	Estonja	—	—	64·5
	Niemcy	15·—	—	15·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	14·8
61/1b	**— Dykty (forniery)** (veneers)	**15·3**	**—**	**66·3**
	Anglja	—	—	15·2
	Francja	—	—	16·4
	Stany Zjedn. Am.	15·3	—	34·7
61/2	**— Meble gięte** (bentwood furniture)	**10·3**	**28·6**	**129·2**
	Anglja	2·6	28·2	68·3
	Finlandja	7·7	—	7·7
	Łotwa	—	—	0·8
	Stany Zjedn. Am.	—	0·4	52·4
62	**— Nasiona** (seeds)	**—**	**—**	**37·6**
	Anglja	—	—	1·5
	Francja	—	—	25·9
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
	Szwecja	—	—	10·—
64/1	**— Wyroby koszykarskie** (basket wares)	**36·4**	**13·6**	**120·7**
	Anglja	3·2	8·6	12·2
	Niemcy	1·4	—	1·4
	Stany Zjedn. Am.	31·8	5·—	107·1
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:	**—**	**—**	**1.211·9**
65/6	**— Cement** (cement)	**—**	**—**	**1.208·—**
	Litwa	—	—	581·2
	Łotwa	—	—	626·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
66/3a	**— Bloki kamienne (granitowe)** (granite blocks)	**—**	**—**	**3·2**
	Estonja	—	—	3·2

poz. tar. cel.		*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
73/1—5	— Wyroby ceramiczne (ceramic wares)	—	—	**0·7**
	Anglja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
	V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products)	**406.421·5**	**404.891·5**	**3,081.762·3**
	w tem m. in.:			
79/1	— Węgiel kamienny (coal)	**388.916·—**	**383.734·5**	**2,921.816·6**
	Belgja	51.212·5	11.220·—	166.417·3
	Brazylja	—	6.400·—	25.515·—
	Danja	23.661·—	53.494·—	332.939·1
	Estonja	3.860·—	4.565·—	43.312·5
	Finlandja	68.208·5	44.579·5	254.609·7
	Francja	7.925·—	22.894·—	146.250·5
	Hiszpanja	—	—	23.681·5
	Holandja	12.188·—	5.422·5	75.487·—
	Islandja	3.807·—	650·—	8.156·—
	Litwa	—	—	1.375·—
	Łotwa	6.470·—	10.685·—	94.028·2
	Marokko hiszpańskie	—	—	2.150·—
	Niemcy	3.145·—	—	21.267·6
	Norwegja	37.190·5	42.349·—	473.301·5
	Szwecja	163.638·5	181.475·5	1,230.615·7
	Włochy	7.610·—	—	20.610·—
	via Gdańsk	—	—	2.100·—
79/1	— Węgiel bunkrowy (bunker coal)	**16.301·5**	**20.378·—**	**152.329·7**
79/1	— Brykiety (briquettes)	—	—	**20·—**
	Estonja	—	—	20·—
79/1	— Koks (coke)	**1.204·—**	**779·—**	**7.596·—**
	Danja		—	880·—
	Finlandja	400·—	—	400·—
	Łotwa	200·—	250·—	1.370·—
	Norwegja	604·—	254·—	2.958·—
	Szwecja	—	275·—	1.988·—
	VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals)	**5.619·3**	**4.009·7**	**26.907·—**
	w tem m. in.:			
89	— Sól potasowa (potassium salts)	**3.020·5**	**3.679·7**	**21.360·6**
	Anglja	—	—	2.780·—
	Belgja	—	—	1.000·—
	Danja	214·—	—	214·—
	Holandja	2.806·5	3.104·7	16.791·6
	Szwecja	—	575·—	575·—
98/5	— Nawozy azotowe (nitrates)	**1.621·9**	**330·—**	**4.423·9**
	Anglja	550·—	—	1.470·—
	Belgja	—	—	1.000·—
	Danja	1.071·9	—	1.071·9
	Szwecja	—	330·—	882·—
103/3	— Saletra potasowa (salpetre)	**960·—**	—	**960·—**
	Danja	960·—	—	960·—
112/25c	— Olej fuzlowy (fusel oil)	—	—	**124·2**
	Anglja	—	—	124·2
117/1	— Oliwa (olive oil)	**3·4**	—	**3·4**
	Łotwa	3·4	—	3·4
125/25c	— Glinka farbiarska (clay)	—	—	**5·2**
	Łotwa	—	—	5·2
131/2	— Biel cynkowa (zinc white)	**13.5**	—	**29·7**
	Estonja	—	—	16·2
	Finlandja	2·2	—	2·2
	Łotwa	11·3	—	11·3

poz. tar. cel.			*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
VII. — Rudy, metale i wyroby z metali (ores, metals & metal products)			**4.051·5**	**1.873·—**	**17.982·3**
	w tem m. in.:				
138/1	— **Ruda ferromanganowa** (ferromanganese ores)		—	**101·6**	**203·2**
		Stany Zjedn. Am.	—	101·6	203·2
140/3	— **Szyny** (rails)		**3.017·3**	—	**3.017·3**
		Holandja	3.017·3	—	3.017·3
147/4	— **Cynk** (zinc)		**973·4**	**1.646·6**	**13.745·6**
		Anglja	63·4	321·6	5.008·2
		Belgja	—	—	250·—
		Estonja	—	—	2·6
		Holandja	—	—	1.990·—
		Niemcy	910·—	1.300·—	6.045·1
		Szwecja	—	25·—	449·7
147/5	— **Blacha cynkowa** (zinc sheets)		**2·7**	—	**352·1**
		Anglja	—	—	323·7
		Estonja	—	—	14·2
		Łotwa	2·7	—	14·2
150/3	— **Radjatory (grzejniki)** (radiators)		—	**4·5**	**48·1**
		Finlandja	—	4·5	4·5
		Łotwa	—	—	43·6
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)		**56·—**	**111·5**	**390·7**
		Estonja	4·7	16·8	111·7
		Finlandja	3·5	—	6·9
		Łotwa	47·8	94·7	272·1
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** (iron & steel products)		**2·1**	**7·9**	**64·1**
		Anglja	—	—	0·2
		Estonja	1·4	—	29·5
		Finlandja	—	—	1·5
		Łotwa	0·7	1·4	17·1
		Niemcy	—	—	1·3
		Stany Zjedn. Am.	—	6·5	14·5
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)		—	**0·9**	**161·2**
		Finlandja	—	—	158·5
		Łotwa	—	0·9	2·7
VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej (paper & paper wares)			**21·7**	**256·7**	**640·1**
	w tem m. in.:				
176/1	— **Szmaty** (rags)		—	—	**13·3**
		Anglja	—	—	13·3
176/4	— **Celuloza** (cellulose)		—	—	**105·—**
		Anglja	—	—	105·—
177/2c	— **Papa dachowa** (cardboard)		**10·6**	—	**13·7**
		Estonja	10·6	—	13·7
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		—	**248·2**	**401·3**
		Egipt	—	248·1	311·3
		Estonja	—	—	15·6
		Palestyna	—	—	55·6
		Stany Zjedn. Am.	—	0·1	0·1
		Syrja	—	—	8·—
			—	—	10·7
178/3	— **Książki i broszury** (books)		**11·1**	**8·5**	**106·8**
		Anglja	—	0·7	3·5
		Danja	—	—	1·4
		Finlandja	0·1	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	11·—	7·8	100·9
		Syrja	—	—	0·9

poz. tar. cel.			*Wrzesień* (September)	*Sierpień* (August)	*Od początku roku* (January-September)
IX. — Materjały i wyroby włókniste (textiles & textile products)			**432·6**	**330·8**	**1.527·6**
	w tem m. in.:				
179/1	— **Bawełna** (cotton)		—	**14·7**	**53·4)**
		Finlandja	—	4·3	4·3
		Estonja	—	—	38·7
		Szwecja	—	10·4	10·4
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		**5·5**	—	**12·3**
		Anglja	—	—	2·6
		Estonja	0·3	—	4·5
		Łotwa	5·2	—	5·2
186/2—7	— **Przędza wełniana** (wool yarn)		**0·9**	—	**0·9**
		Anglja	0·9	—	0·9
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		**426·2**	**316·1**	**1.461·—**
		Anglja	416·6	312·9	1,438·6
		Estonja	0·7	1·6	4·7
		Francja	—	—	0·8
		Finlandja	1·2	0·4	4·2
		Łotwa	1·9	1·2	3·7
		Niemcy	5·8	—	8·2
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·8
X. — Towary różne, odzielnie niewymienione (various)			**14·7**	**3·9**	**98·4**
		Anglja	1·3	0·2	16·—
		Danja	—	—	0·2
		Estonja	1·5	—	9·2
		Finlandja	0·5	—	0·7
		Francja	3·5	—	11·9
		Łotwa	—	—	3·1
		Niemcy	—	—	1·4
		Stany Zjedn. Am.	7·9	3·7	49·5
		via Gdańsk	—	—	6·4

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski.

(total overseas traffic)

wrzesień 1931 . . . . **487.932·3**
sierpień 1931 . . . . 481.013·2
wrzesień 1930 . . . . 357.829·2
od początku roku 1931 . . . . . 3,767.823·4

2. — Obrót przybrzeżny (łącznie z W. M. Gdańskiem)

(coastal traffic, Danzig included)

poz. tar. cel.		Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
Przywóz (imports)		180·7	178·3	2.292·7
3/1b	— Mąka pszenna (flour)	—	—	5·1
4/2	— Makaron (macaroni)	—	—	2·—
22/1	— Cukier (sugar)	—	—	1.905·3
62/5—c	— Rzepak (rape-seed)	105·5	160·2	265·7
117/3 4	— Oleje roślinne (vegetable oils)	12·8	—	12·8
150/6	— Rury żeliwne (iron pipes)	20·5	18·1	38·6
	— Różne towary (various)	41·9	—	63·2
Wywóz (exports)		1.058·6	20·—	2.385·8
2/1	— Ryż wyłuszczony (husked rice)	1.040·4	20·—	1.837·—
14/1	— Grzyby suszone (dried mushrooms)	—	—	2·2
22/1	— Cukier (sugar)	—	—	403·8
62/4	— Nasiona (seeds)	—	—	0·2
117/3—4	— Oleje roślinne (vegetable oils)	—	—	62·6
143/1	— Miedź (copper)	—	—	15·2
	— Różne towary (various)	18·2	—	64·8
Razem (total)		1.239·3	198·3	4.678·5

3. — Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną

(river traffic)

poz. tar. cel.		Wrzesień (September)	Sierpień (August)	Od początku roku (January-September)
Przywóz (imports)		—	325·—	23.658·9
22/1	— Cukier (sugar)	—	325·—	23.642·5
	— Różne towary (various)	—	—	16·4
Wywóz (exports)		48·—	1.203·—	2.868·8
2/1	— Ryż wyłuszczony (husked rice)	48·—	1.203· -	2.771·—
117/3—4	— Oleje rośline (vegetable oils)	—	—	97·8
Razem (total)		48·—	1.528·—	26.527·7

4. — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

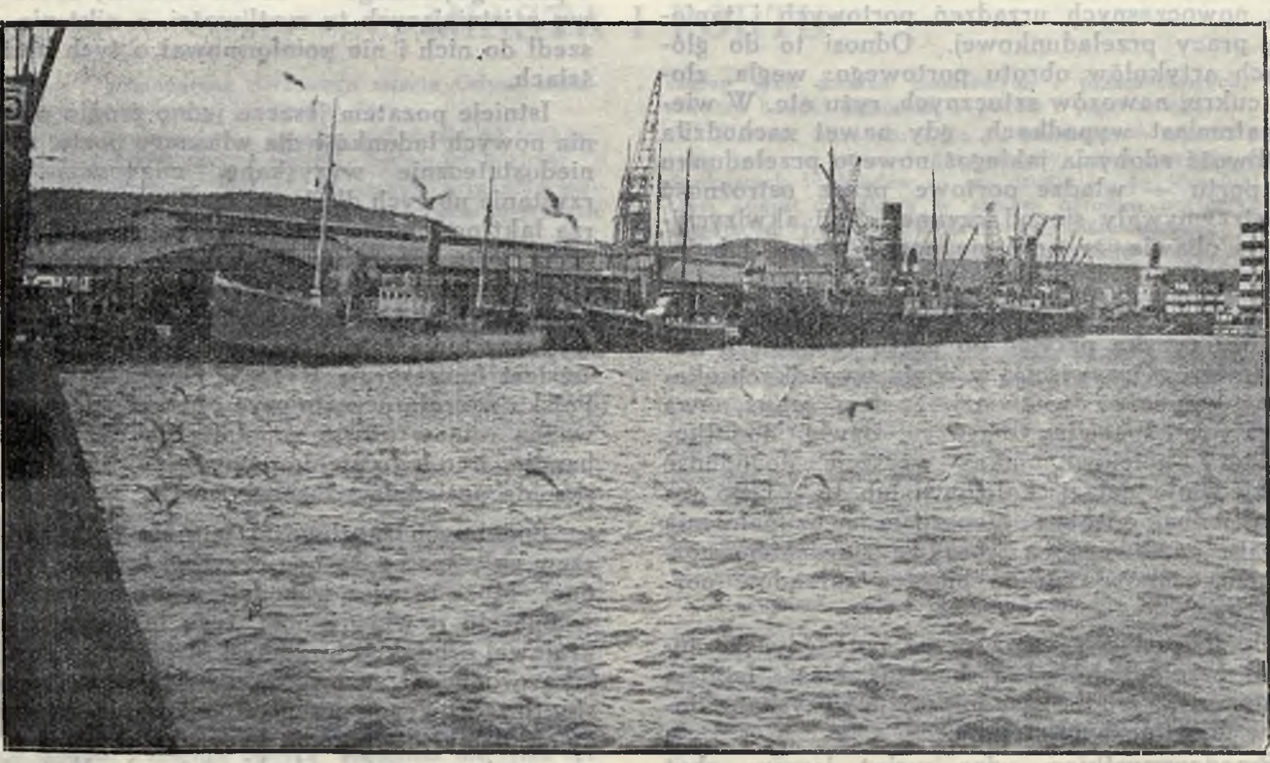
wrzesień 1931	489.219·6
sierpień 1931	482.739·5
wrzesień 1930	357.829·2
od początku roku 1931	3,799.029·6

IV. — RUCH PASAŻERÓW

(passenger traffic)

Ruch zamorski

		PRZYJECHAŁO (passengers incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
		wrzesień				sierpień	wrzesień				sierpień
		I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA		5	—	22	27	51	21	9	137	167	59
	Hull	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
	Londyn	5	—	22	27	51	21	8	137	166	59
DANJA		2	—	74	76	111	—	—	—	—	587
	Kopenhaga	2	—	74	76	111	—	—	—	—	587
ESTONJA		—	—	—	—	—	1	—	4	5	10
	Tallinn	—	—	—	—	—	1	—	4	5	10
FINLANDJA		—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
	Helsingfors	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
FRANCJA		—	—	3	3	—	4	—	233	237	—
	Calais	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
	Le Havre	—	—	—	—	—	4	—	233	237	—
HOLANDJA		—	—	—	—	580	—	—	—	—	—
	Roterdam	—	—	—	—	580	—	—	—	—	—
NIEMCY		2	—	—	2	2	—	—	—	—	—
	Hamburg	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
	Królewiec	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
NORWEGJA		—	—	—	—	4	—	—	—	—	2
	Drammen	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
	Slemmestad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
SZWECJA		—	—	1	1	468	—	—	1	1	2
	Gefle	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
	Halmstad	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
	Helsingborg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	Kalmar	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
	Karlstad	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
	Oxelösund	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
	Stockholm	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
	Trondhejm	—	—	—	—	455	—	—	—	—	—
STANY ZJEDN. AM.		5	34	309	348	539	1	117	139	257	737
	New York	5	34	309	348	539	1	117	139	257	737
	Razem:	14	34	409	457	1755	27	126	517	670	1383



Praca statków przy nabrzeżu Roterdamskiem w porcie gdyńskim

OSTATNIA FAZA ROZWOJU PORTU GDYŃSKIEGO

T. zw. „drugi okres" prac Konsorcjum Budowy Portu za rok mniej więcej zostanie ukończony.

Pozostaje jako program budowlany na rok najbliższy: zamknięcie od południa Basenu Prezydenta i przebudowa w związku z tem łamacza fal przed Basenem Południowym, a pozatem ukończenie nabrzeża w Basenie Ministra Kwiatkowskiego. Można będzie wówczas uważać, że port jest zasadniczo gotów, posiadać bowiem będzie pełne zabezpieczenie od strony morza, trzy baseny zewnętrzne dla przeładunku towarów masowych, oraz dwa baseny wewnętrzne dla przeładunku drobnicy. Przeszło dziesięć kilometrów użytkowych nabrzeży, jakie port będzie wówczas posiadać, po odpowiedniem ich wyekwipowaniu w dodatkowe magazyny i dźwigi — powinien na dłuższy czas wystarczyć.

Skądinąd życie będzie niewątpliwie wysuwało coraz dalsze potrzeby, które nie zawsze dadzą się zaspokoić w granicach istniejących pięciu basenów. Zacznie się zabudowa dalszych terenów portowych, być może powstanie nawet potrzeba budowy nowych basenów o przeznaczeniu specjalnem — będzie to jednak już normalny rozwój ewolucyjny postępującego w swojej pracy portu.

Port ten wszakże już dziś posiada cały niezbędny kompleks zasadniczych urządzeń i może ubiegać się o każdy przeładunek.

Otóż na tem tle właśnie można mówić o nowej fazie pracy portu, przy której powinien on wystąpić w aktywnej roli oferenta swoich usług. Dotychczas port nie akwirował sobie klientów. Pisząc o porcie — podnoszono wysiłek społeczeństwa czy Rządu w pracy nad morzem, a nie stawiano sobie pozytywnie celu przyciągnięcia ładunków do portu. To zaś, czem port może wykazać się w swoim bilansie dotychczasowym — przeważnie samo przyszło do Gdyni, zachęcone atrakcyjnością nowoczesnych urządzeń portowych i taniością pracy przeładunkowej. Odnosi to do głównych artykułów obrotu portowego: węgla, złomu, cukru, nawozów sztucznych, ryżu etc. W wielu natomiast wypadkach, gdy nawet zachodziła możliwość zdobycia jakiegoś nowego przeładunku dla portu — władze portowe przez ostrożność powstrzymywały się od czynnej akcji akwizycyjnej, w obawie, że port nie podoła temu lub innemu zadaniu.

Teraz wreszcie nadszedł moment, kiedy **można bez ryzyka przyjąć do portu zasadniczo każdy towar.** Oczywiście, w wielu wypadkach okaże się konieczna w związku z tem jakaś nowa inwestycja: specjalny magazyn, dźwig, dodatkowe tory kolejowe, jakaś wreszcie dogodność w dziedzinie celnej, kolejowej lub tp. Tego rodzaju jednak drobne ulepszenia i uzupełnienia aparatu portowego są wszędzie zjawiskiem normalnem, stanowią pracę bieżącą zarządów portowych.

Możliwości uzyskania przez port gdyński nowych przeładunków są bardzo duże. Istnieją przytem dwa źródła zasadnicze, niewyzyskane dotąd w dostatecznym stopniu.

Przedewszystkiem więc wciąż jeszcze zbyt wielka ilość obrotu zagranicznego Polski idzie przez porty obce, a więc drogami mniej dogodnemi z punktu widzenia zdrowej kalkulacji przewozowej. Hamburg, Brema, Szczecin, częściowo nawet Królewiec — są w stosunku do niektórych towarów głównemi, a czasem nawet wyłącznemi punktami przeładunkowemi w handlu morskim Polski. Nie ulega wątpliwości, że w małej ilości wypadków fakt ten jest dziś skutkiem istotnie lepszych warunków, uzyskiwanych przez towar w obcym porcie. Najczęściej przytem, jeśli nie wyłącznie, ta wyższość portów zagranicznych w stosunku do naszych przejawia się w formie częstszych połączeń okrętowych. Natomiast pod względem techniki przeładunku, zabezpieczenia towarów, warunków i możliwości jego składowania, wreszcie kosztów transportu — porty polskie, a w szczególności Gdynia, mają dziś zazwyczaj przewagę nad portami niemieckiemi. Dodać jeszcze należy, że związek handlu danym artykułem z określonym portem obcym ostatnio rozluźnił się także z innych powodów: bo przedewszystkiem wogóle zmalała po wojnie rola kupiectwa portowego jako pośredników w handlu, a pozatem dlatego, że dziś porty niemieckie i osiadłe w nich kupiectwo mają dużo mniejsze niż do niedawna jeszcze możliwości finansowania przewozów. Jeśli też do dziś jeszcze wiele towarów polskich idzie przez Hamburg, Szczecin, czy Bremę — to najczęściej poprostu siłą dawnego rozpędu, dzięki bierności kupiectwa polskiego. O tem, że tak właśnie jest, świadczy najwyraźniej fakt, że w większości wypadków, kiedy bardziej ruchliwy kupiec polski czy też ekspedytor portowy zacznie zabiegać o nowy ładunek dla swego portu — przychodzi mu to łatwo. Okazuje się przytem często, że decydujące o kierunku danego przewozu przedsiębiorstwa dlatego tylko nie korzystały z polskiej drogi morskiej, a specjalnie z portu gdyńskiego — że nie zdawały sobie sprawy z istniejących tu możliwości, a nikt nie przyszedł do nich i nie poinformował o tych możliwościach.

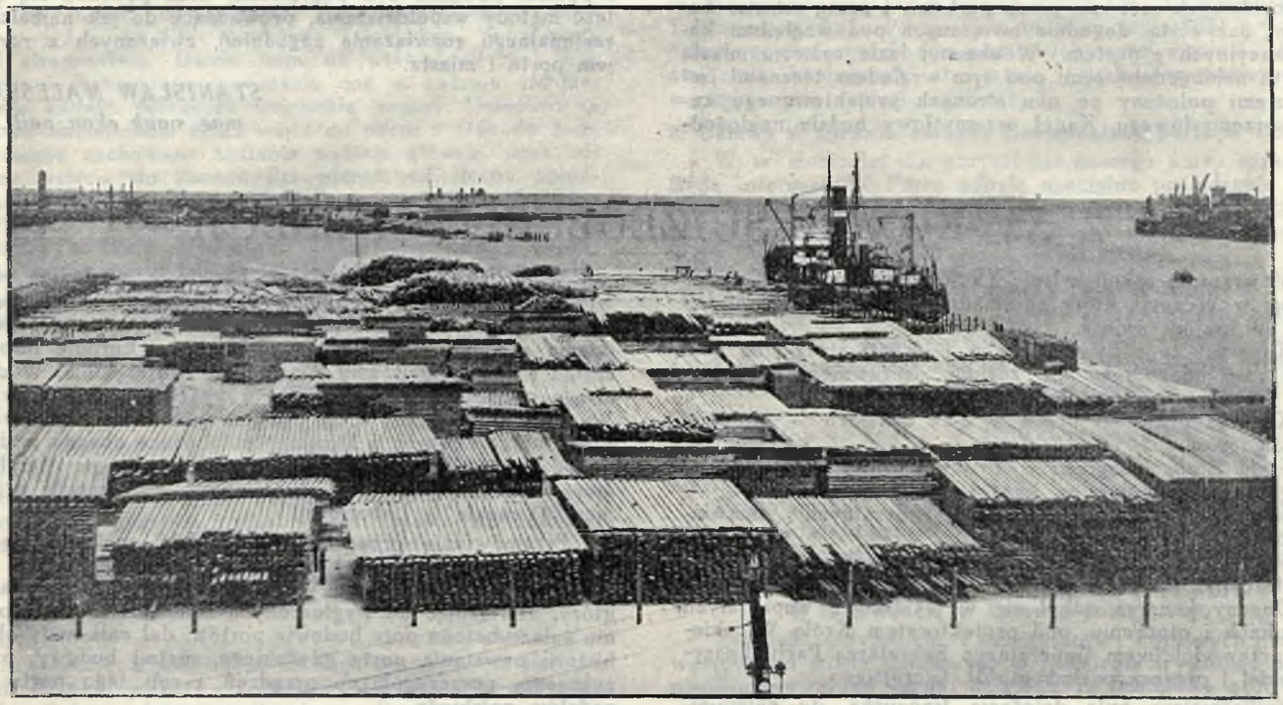
Istnieje pozatem jeszcze jedno źródło pozyskania nowych ładunków dla własnego portu, również niedostatecznie wyzyskane, mianowicie wykorzystanie nowych dla kraju możliwości, jakie stwarza fakt posiadania własnego i od nas tylko zależnego portu, powstawania nowych zupełnie obrotów w naszym handlu z zagranicą, opartych przytem nietylko o nasz własny rynek. Przykładem wykorzystania takich nowych dla kraju możliwości jest Łuszczarnia Ryżu w Gdyni, dzięki której Polska zaczęła uczestniczyć i nawet odgrywać poważną rolę w nowej zupełnie dla niej dziedzinie handlu, a co było nie do pomyślenia, jak długo Polska nie posiadała własnego portu.

Podobnych możliwości istnieje dziś nad morzem cały szereg, są one przytem wysoce różnorodne. Może tu więc wchodzić w grę racjonalizacja, w oparciu o własny port, tego lub owego działu krajowej produkcji (przemysł olejarski w porcie — jako producent surowców dla krajowego przemysłu tłuszczowego, przemysł bekonowy, rozwijający się dzięki utworzeniu bazy eksportowej w porcie, portowe rzeźnie drobiu i t. p.). Może także osiadać w porcie przemysł przetwórczy, w szcze-

gólności obliczony na reeksport morzem (poza Łuszczarnią Ryżu — istniejąca już suszarnia, sortownia i pakownia owoców, a pozatem inne podobne przedsiębiorstwa, typowe dla portu). Może być również mowa o handlu tranzytowym, opartym o portowe składy konsygnacyjne. Mogą powstawać wreszcie przeróżne inne przedsiębiorstwa, któreby wyzyskały dogodności, powstające z osiadania w punkcie przeładunkowym handlu światowego. Każda z tych okazyj powinna dostarczyć portowi nowe ładunki, nieraz wogóle nie figurujące w polskiej statystyce handlu zagranicznego.

Aby te wszystkie możliwości wykorzystać, port, a także jego najbliżsi współpracownicy — przedsiębiorstwa portowe, będą musieli poprowadzić planową akcję akwizycyjną. To właśnie stanowić będzie nową i ostateczną fazę rozwoju portu — fazę jego rozbudowy handlowej.

Dr. G.



Pierwsze składy drzewa eksportowego w Gdyni

PARĘ UWAG O WSPÓŁDZIAŁANIU PRZY BUDOWIE MIASTA I PORTU

Podstawy gospodarcze portowego miasta Gdyni zakłada organizm gospodarczy, jakim jest port.

Charakter tych podstaw zależny jest ściśle od funkcyj, które będzie spełniał port w Gdyni. Będzie on portem:

1. przeładunkowym, dla wywozu naszych artykułów masowych: węgiel, drzewo, masowy wywóz ubocznych produktów rolniczych;
2. rozwinie się w port tranzytowy dla obsługi krajów środkowej Europy, a także dla obsługi krajów bałtyckich;
3. nie ulega najmniejszej wątpliwości, że rozwinie się w wielki port składowy i port przeznaczenia, gdzie ogromna ilość towarów będzie wchłaniana, celem przetworzenia ich przez przemysł miejscowy, żeby dopiero wyjść bądź na rynki własnego zaplecza, bądź na rynki obce.

Czyli, nasz port nie będzie można zaliczyć do kategorji portów, w których przeważa jeden z wymienionych rodzajów obsługi żeglugowej.

Prężność przeładunkowa portu, jego zdolność konkurencyjna, zależy nietylko od doskonałości technicznej urządzeń portowych, nietylko od systemu komunikacji wiążącej port z zapleczem i od polityki taryfowej przewozu towarów drogą lądową i śródziemnowodną (rzeki, kanały) do portu, lecz także, i to w wielkiej mierze, od **celowości i szybkiego skoordynowania techniki obsługi lądowej z obsługą morską.**

Pod pojęciem zaś „koordynowanie szybkie i celowe obsługi lądowej z obsługą morską" rozumiem nie tylko rzeczowość i nowoczesność wszelkiego rodzaju urządzeń portowych, lecz także całą technikę gospodarczą, t. zn. cały szereg tych działań handlowych i przemysłowych, które stwarza handel zamorski w porcie i jego okręgu.

Wartość więc portu, to po pierwsze — wysoki poziom techniczny, a zatem i gospodarczy jego urządzeń przeładunkowych i składów, a po drugie — to wysokiej wartości aparat handlowy w samym ośrodku portowym, obsługującym transport morski, oraz cały ośrodek przemysłowy, który musi rozwinąć się tuż koło portu w celach ekonomicznego przetwarzania lub obrabiania względnie uszlachetnienia, oraz składowania towarów, będących przedmiotem obrotów przez port.

Sam port więc jest narzędziem ściśle technicznem, łączącem dwie odmienne, lecz współzależne formy transportu towarów przez zamianę transportu lądowego na morski i odwrotnie, a **miasto portowe jest członem końcowym, gdzie zbiega się szereg współczynników gospodarczego koordynowania całej pracy portu, a także organizacji handlu zagranicznego i przemysłu związanego z nim, jaki wytworzy się w bezpośrednim zasięgu portu.**

Mówiąc krótko, gospodarcza wartość portu jest w dużej mierze zależna od wartości gospodarczej miasta.

Rozumiemy przez to, że równolegle z budową szeregu urządzeń portu powinny w mieście powstawać odpowiedniki, związane z temi urządzeniami. Jako kardynalny przykład podajemy zagadnienie połączeń telefonicznych miasta portowego nie tylko z zapleczem, lecz przedewszystkiem z głównemi portami i ośrodkami handlu zagranicznego, z którymi port nasz pracuje.

Sprawa niedogodnego powiązania Gdyni siecią kabli zamorskich nastręcza ogromne trudności sferom kupieckim

i transportowym i jest bezsprzecznie przyczyną, że wiele dziedzin handlu i transportu morskiego nadal pozostaje w Gdańsku, nie mówiąc już o trudnościach bezpośredniego porozumienia się z zagranicą sfer morskich, które stale muszą pracować via Gdańsk.

Weźmy drugie zagadnienie. Niektóre koncerny i towarzystwa transportowe przeniosłyby swe siedziby główne do Gdyni, gdyby miasto posiadało odpowiednie lokale biurowe.

Zagadnieniem kapitalnem, od urzeczywistnienia którego zależy w wielkiej mierze przemysłowy rozwój portu, jest rozwój Gdyni jako ośrodka przemysłowego, służącego potrzebom portu, czyli potrzebom naszego handlu zagranicznego, zarówno importu, eksportu i jak i reeksportu.

Pierwszym krokiem do urzeczywistnienia tej dążności jest dostarczenie terenów pod budowę fabryk i zakładów przemysłowych zarówno przez port jak i przez miasto. Terenów, oczywista, dogodnie związanych pod względem komunikacyjnych z portem. W obecnej fazie rozwoju miasta i portu najdogodniejszemi pod tym względem terenami jest pas ziemi położony po obu stronach projektowanego kanału przemysłowego. Kanał przemysłowy będzie najdogodniejszą drogą komunikacyjną, wiążącą przemysł z portem. Od strony zaplecza przemysł portowy zostałby związany bocznicami ze stacją rozrządową kolei.

Trzeba więc jak najszybciej, w imię najżywotniejszych interesów gospodarstwa społecznego Polski, te dwa zagadnienia rozwiązać: trzeba natychmiast zdecydować się na budowę 1—2 kilometrów kanału przemysłowego i raz nareszcie ustalić plan stacji rozrządowej.

Brak miejsca nie pozwala nam na omówienie całego szeregu innych zagadnień powiązania interesów miasta z portem. Przytoczone jednak przykłady w zupełności wystarczą, by każdego przekonać, jak konieczną jest nad rozbudową portu współpraca zarządu miasta i zarządu portu. Dlatego też uważam, że szczęśliwie zapoczątkowana w ostatnich miesiącach koordynacja prac pomiędzy miastem i portem powinna być pogłębiona, oraz powinno się znaleźć metody współdziałania, prowadzące do jak najbardziej racjonalnego rozwiązania zagadnień, związanych z rozwojem portu i miasta.

STANISŁAW MALESSA,
mag. nauk ekon.-polit.

Z XV KONGRESU ŻEGLUGI W WENECJI

30 września zakończył się XV Międzynarodowy Kongres Żeglugi w Wenecji, który zgromadził około 500 przedstawicieli 40 krajów świata.

Kongresy te odbywają się co 3—4 lata i mają na celu stworzenie udogodnień dla żeglugi, usprawnienie eksploatacji portów i dróg śródlądowych.

Kongres prowadzi prace w 2-ch sekcjach — morskiej i śródlądowej.

Stałe Biuro Kongresu w Brukseli z nadsyłanych prac przygotowuje wspólne, w każdej poszczególnej kwestji — referaty, przy pomocy „referentów generalnych", omawiane później na kongresie.

Szefowie poszczególnych delegacyj tworzą władze administracyjne kongresu, czyli t. zw. „Stałą Radę".

Obecny kongres odbył się w wyjątkowo wspaniałych warunkach i otoczeniu, pod protektoratem Króla Włoskiego i przewodnictwem Generalnego Sekretarza Partji Faszystowskiej i prezesa parlamentu D. Giurattiego.

Najliczniejszą była delegacja francuska, do najmniejszych, niestety, należała polska.

W skład delegacji polskiej wchodzili: ambasador RP. we Włoszech Stefan hr. Przeździecki, dyrektor P. P. „Żegluga Polska" — Juljan Rummel i inż. Tychoniewicz z Bydgoszczy. Z Gdańska brali udział dyrektorowie Rady Portu — Nagórski i Bruns. Członkiem Kongresu był również inż. Hojgaard, dyr. i współwł. f. „Hojgaard i Schultz", która wykonała większość robót portowych w Gdyni.

W dn. 18/IX na wspaniałym bankiecie, wydanym przez władze Wenecji, dyr. Rummel wygłosił przemówienie w imieniu Polski, zaznaczając na wstępie, że przynosi pozdrowienia z najmłodszego miasta i portu w Europie najstarszemu i najsławniejszemu miastu nad Adrjatykiem. W d. c. swego przemówienia wspomniał o wrażeniu, jakie wywarła Wenecja, gdzie praca wielu pokoleń nadała jej miano władczyni mórz (Venezia la Dominante), a praca obecna w dziedzinie dróg wodnych i portu przemysłowego w Marghera może dać Wenecji nowe określenie — „Wenecja pracująca" (Venezia la Laboriosa).

Przemówienie przedstawiciela Polski spotkało się ze strony 900 uczestników bankietu z wielkim aplauzem.

Ogólne zaciekawienie wywołał referat inż. Hojgaarda, który, nawiązując do wygłoszonych referatów o zastosowaniu żelazo-betonu przy budowie portów, dał całkowity obraz historji powstania portu gdyńskiego, metod budowy, przeznaczenia poszczególnych urządzeń i roli tego portu dla państwa polskiego.

Inż. Tychoniewicz referował o drogach śródlądowych.

Na zakończenie dodać należy, że znaczenie tych kongresów jest wielkie, ponieważ kwestje i wątpliwości wszelkie, powstałe w dziedzinie techniki portowej i żeglugi — rozpatrywane są w atmosferze przyjaznej, przez najwybitniejszych fachowców z całego świata, którzy tworzą jedną wielką rodzinę, zainteresowaną w zbliżeniu narodów na polu wspólnej im wszystkim pracy morskiej.

W. D.

Projekt reformy opłat portowych

Od miesiąca już T. Rada Portowa w Gdyni pracuje nad projektem zmian obowiązujących opłat portowych. Ostatnio uzgodniony projekt został przesłany do Ministerstwa Przemysłu i Handlu i ma niedługo ukazać się w postaci rozporządzenia Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu.

Zaznaczyć należy, że obowiązująca w tej chwili ustawa o morskich opłatach portowych, datująca z 1924 r., t. j. z okresu, kiedy port gdyński właściwie jeszcze nie istniał, przestała być aktualna. Pozatem w każdym razie wysokość opłat, ustalona w swoim czasie na wyjątkowo niskim poziomie, usprawiedliwionym brakiem prymitywnych udogodnień w porcie gdyńskim w okresie jego budowy, obecnie, kiedy przeładowujący w Gdyni mają tu wszystko, czego im potrzeba — jest niepomiernie niska. Dosyć dla przykładu wskazać, że zasadnicze opłaty, uiszczane przez statki za wejście i wyjście, są w Gdyni 5-io i 6-io krotnie niższe niż w Gdańsku, mimo to, że Gdańsk jest, poza Gdynią, najtańszym portem na Bałtyku. W tych warunkach obecna reforma jest właściwie nie zmianą systemu opłat portowych, a raczej jego pierwszem opracowaniem. Trudno też mówić o podwyższeniu opłat. Poprostu skalkulowano je po raz pierwszy, przytem na poziomie kosztów własnych pracy portu. Ponieważ zaś koszty te w Gdyni, jak wiadomo, są dużo niższe, niż w jakimkolwiek innym porcie — okazało się możliwe utrzymanie opłat portowych na poziomie niskim, przeważnie niższym niż gdzieindziej. Ogólnie biorąc, stosunek nowych opłat gdyńskich do obecnych opłat gdańskich jest zbliżony do stosunku złotego do guldena. System opłat uwzględnia przytem szeroko ulgi i przywileje dla określonych form żeglugi i przeładunku. W szczególności linje regularnej żeglugi przy nowym systemie uzyskują warunki nieraz nawet dogodniejsze niż obecne.

Termin wejścia nowych opłat w życie nie jest jeszcze ustalony.

R.

Przebudowa łamacza fal

Pierwotny projekt budowy portu gdyńskiego uwzględniał system basenów wewnętrznych, oraz duży awanport zewnętrzny. Dlatego też, z chwilą gdy później zadecydowano budowę dodatkowego basenu zewnętrznego, na południe od istniejącego już wówczas mola Węglowego — basen ten (Basen Południowy) musiał znaleźć się poniekąd poza obrębem portu, z którym nie posiadał połączenia, osłoniętego dostatecznie od strony otwartego morza. Obecnie, jak wiadomo, budowany jest nazewnątrz portu jeszcze jeden basen — Basen Prezydenta, przeznaczony dla żeglugi przybrzeżnej. W ten sposób już 2 baseny znalazłyby się poza głównym portem. Dlatego właśnie okazała się potrzeba znalezienia sposobu stworzenia połącze-

nia wewnętrznego tych obu basenów z awanportem. To skomplikowane zadanie było jednym z tematów, dyskutowanych wiosną i latem rb. z ekspertami zagranicznymi: PP. Petersen i Moen, a następnie P. Watier. Na podstawie tych dyskusyj Wydział Budowy Portu Urzędu Morskiego opracował projekt odpowiednich uzupełnień i przeróbek istniejących falochronów. Projekt uzyskał zatwierdzenie na wrześniowem posiedzeniu Rady Technicznej do Spraw Morskich przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu i obecnie jest już wprowadzany w życie. Zasada jego jest zresztą bardzo prosta, tak że wykonanie nie będzie wymagało ani dłuższego czasu, ani większych nakładów pieniężnych. Poprostu falochron na odcinku od mola Rybackiego na południe, dziś więc jeszcze nie istniejący, zostanie ustawiony nieco głębiej w morzu, a pozatem kesony istniejącego łamacza fal przed Basenem Południowym zostaną w ten sam sposób odsunięte (o 150 m.). Wreszcie, nieco na północ od nabrzeża Szwedzkiego nowy falochron wyjdzie na linję obecnego falochronu, położonego przed awanportem. Dzięki temu na wschód od mol Węglowego i Rybackiego powstanie coś w rodzaju 150-metrowego kanału, łączącego wszystkie baseny. Umożliwi to pozatem zmniejszenie ilości wejść do portu z 4-ch do 2-ch. Mianowicie zachowane zostanie wejście główne, oraz oddzielne wejście do Basenu Prezydenta, od strony południowej; wejście do Basenu Południowego zniknie automatycznie, zaś wejście północne, obok basenu Marynarki Wojennej, zostanie zamknięte. Zmiany te wpłyną ubocznie na zmniejszenie fali w porcie. Obecnie rozpoczęto zamykanie wejścia północnego, oraz ustawianie kesonów naprost wejścia do Basenu Południowego.

Inż. S.

Kronika portowa

Dn. 8/IX odbyło się kolejne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej, na którem przyjęto ostateczną redakcję projektu rozporządzenia w sprawie opłat portowych, a pozatem rozpatrywano sprawę niezbędnych inwestycyj pocztowo-telegraficznych w Gdyni.

*

Rozpoczęto w porcie następujące nowe roboty: 1) zamknięcie wejścia północnego do portu; 2) budowę dwóch wiaduktów przy przejeździe kolejowym z portu do miasta; 3) tory odstawcze dla złomu. Pozatem prowadzono w dalszym ciągu roboty wg. planu zasadniczego (p. ostatnie zeszyty „Biuletynu Miesięcznego Portu Gdyńskiego").

*

Dn. 1/IX rozpoczął regularną pracę samoważący zasobnik dla rud. Wagi zasobnika zostały uznane przez P. K. P. Opłata za przeważenie tony ładunku ustalona została na gr. 10. Pod zasobnikiem pracowały już 2 statki, które przywiozły rudę ze Szwecji.

*

Sp. Akc. „Morze Północne", która, jak wiadomo, posiada 8 statków rybackich, zajętych w tej chwili połowem śledzi na Morzu Północnem, przystępuje do budowy w porcie gdyńskim bazy na molo Rybackiem.

*

F. „Józef Fetter", która, jak wiadomo, uruchamia w Gdyni sortownię, suszarnię i pakownię owoców suszonych, otrzymała we wrześniu pierwsze transporty surowca z Ameryki, w ilości narazie 542 t. Maszyny suszarskie są w tej chwili ustawiane i około 10/X zakład zostanie prawdopodobnie uruchomiony.

*

W pracy przeładunkowej portu ustalone zostały ostatnio następujące rekordy: w tygodniu od 21 do 27/IX rekord przeładunku tygodniowego: 129.354 t. (poprzednio 122.458 t.), zaś dnia 21/IX — rekord przeładunku dziennego: 24.255 t. Pozatem jeszcze inne dwa dni dały liczby lepsze od rekordu (22.519 t.), mianowicie: dn. 22/IX — 23.034 t. i dn. 29/IX — 23.422 t.

*

Dn. 7/IX Tow. „Skarbopol" przy pomocy nowego urządzenia taśmowego załadowało S/S. „Sheaf Field" węglem, osiągając rekord sprawności węglowego urządzenia przeładunkowego: 4.008 t. w przeciągu niespełna 13 godzin, t. j. średnio 308 t. na godzinę.

*

Ostatnio zwiedzali port m. in.: Mieszana Komisja Graniczna Polsko-Czeskosłowacka, która kolejne konferencje swoje odbywała w Gdyni, P. A. Yenken, sekretarz ambasady angielskiej w Berlinie, wycieczka dziennikarzy bułgarskich, wycieczka dziennikarzy niemieckich z Wrocławia.

Z Rady Interesentów Portu

1) Opłaty Portowe

Projekt reformy opłat portowych był przedmiotem szczegółowych dyskusyj międzyzwiązkowych. W tym celu odbyły się dwa zebrania specjalnej komisji, na których przedyskutowano i uzgodniono postulaty poszczególnych grup, pracujących w porcie, odnośnie projektu tej reformy. W konsekwencji tych narad Zarząd Rady Interesentów Portu zakomunikował przez swych delegatów na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portowej w dn. 8 września 1931 r. dezyderaty gospodarczych sfer portowych w tej sprawie. Rada podkreśla konieczność stwarzania jak najkorzystniejszych warunków dla żeglugi regularnej.

2) Ustawa w sprawie zarządu i eksploatacji portu w Gdyni

W tej doniosłej dla przyszłości naszego portu sprawie, Rada Interesentów Portu odbyła specjalne posiedzenie Zarządu, celem ustalenia opinji w sprawie projektu, który będzie przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portowej w dniu 9 października 1931 r.

3) Przewalutowanie stawek firm gdyńskich

Zjednoczone w Radzie związki przeprowadziły następujące uchwały: Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych na zebraniu członków w dniu 28/IX uchwalił z dniem 1/X obliczać stawki „currant rate" w złotych, zamiast jak dotychczas w funtach angielskich. Relację funta do złotego ustalono — Ł 1 — zł 43.40, względnie 1 d — zł 0.18. Uchwała powyższa została uzgodniona ze Związkiem Maklerów.

Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni uchwalił na posiedzeniu członków w dn. 25/X obliczać stawki maklerskie z dniem 1/X w złotych, zamiast jak dotychczas w funtach angielskich.

4) Interwencja w sprawie postojowego

Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych interwenjował u władz kolejowych o zniesienie wydanego przepisu, podnoszącego stawki kolejowe za postojowe o 50%.

5) Warunkowa odprawa celna

Rada Interesentów Portu wydała na żądanie Izby Przemysłowo-Handlowej opinję o projekcie Rozporządzenia Ministra Skarbu w sprawie instrukcji o warunkowej odprawie towarów przywożonych z zagranicy i wywożonych zagranicę, akceptując projekt w jego zasadniczej treści, a proponując jedynie pewne zmiany w zakresie manipulacji. Równocześnie interwenjowała Rada w Urzędzie Celnym w sprawie sposobu odprawy celnej dla towarów, przywiezionych z zagranicy i przeznaczonych do remontu, względnie budowy statków w Stoczni Gdyńskiej. Urząd Celny oświadczył, że towary te zwolnione zostaną od opłaty celnej na podstawie zaświadczenia Urzedu Morskiego, jako towary przeznaczone do budowy, wzgl. remontu.

Rada dąży jednak do wprowadzenia manipulacji na wzór stosowany w Stoczni Gdańskiej, który ułatwia w dużym stopniu pracę stoczni.

6) Rozkład jazdy kolejowej

Na zapytanie p. Komisarza Rządu Gdyni w sprawie kolejowej komunikacji osobowej Gdyni, wypowiedziała Rada Interesentów Portu życzenia firm portowych odnośnie komunikacji lokalnej, oraz połączenia z Warszawą i Poznaniem.

7) Komunikacja autobusowa

Rada zwróciła się do Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego z prośbą o uzgodnienie poszczególnych linij tak, aby na punktach przesiadania nie trzeba było długo czekać.

Kronika miejska

Dalsza elektryfikacja miasta

Dn. 30/IX na posiedzeniu zarządu M. Z. E. uchwalono wybudować natychmiast linję wysokiego napięcia z Pierwoszyna do Rumji, o długości 7,5 km., oraz stację transformatorową wraz z siecią rozdzielczą w Dębogórzu i sieć rozdzielczą w Kosakowie, która tymczasowo przyłączona zostanie do stacji transformatorowej w Pierwoszynie. Koszt tych robót obliczono na zł 76.500

Jednocześnie uchwalono zorganizować wykonywanie instalacyj elektrycznych na raty, aby dać możność szerszym warstwom społeczeństwa do korzystania z prądu.

Kredyt inwestycyjny

Komisarz Rządu miasta Gdyni ustalił dn. 30/IX plan wydatków inwestycyjnych na m-c październik r. b. na łączną sumę zł 883.016. W ramach tych kredytów kontynuowane będą w tym miesiącu dalsze roboty inwestycyjne przy budowie szkół, ulic i placów, kanalizacji i wodociągów, przy prowadzeniu pomiarów, oraz przy dokończeniu budowy kolonji robotniczej na Grabowie.

Na bezrobotnych

Pracownicy warsztatów Marynarki Wojennej dobrowolnie opodatkowali swoje miesięczne pobory w wysokości 2 proc. netto od dnia 1/IX, przeznaczając uzyskane sumy na dożywianie dzieci bezrobotnych. Ofiara ta wynosi około zł 1.400 miesięcznie.

Orłowo Morskie

Komisarz Rządu odbył konferencję ze Starostą Morskim w sprawie przyłączenia obszaru Redłowa do m. Gdyni, oraz utworzenia Gminy Orłowo Morskie.

Domki robotnicze

Komisarz Rządu odbył konferencję w sprawie utworzenia Towarzystwa budowy i eksploatacji domów w Gdyni, na którem ustalono, że utworzenie towarzystwa leży w interesie miasta, a pierwszą jego działalnością ma być budowa tanich domków robotniczych, przedewszystkiem na terenie Witomina.

Budżet miasta

Rada Miejska uchwaliła budżet administracyjny zwyczajny na r. 1931/32 w wys. zł 2.547.566,50. Nadwyżka w dochodach wynosi **zł 608.66.50, która pójdzie** na pokrycie rat i odsetek od rat pożyczkowych.

Stwierdzono, że na pokrycie rat pożyczkowych i odsetek przypada w r. 1931/32 zł 4.310.827,02, z czego kwotę zł 1.862.549,30 pokryje miasto, reszta, zł 2.448.227,72 pozostaje jako deficyt.

Połowy ryb na morzu

Na całem polskiem wybrzeżu trudniło się we wrześniu rybołówstwem 1.100 rybaków, na 70 kutrach i 415 łodziach żaglowo-wiosłowych, przy użyciu ponad 4.000 sieci, 45 niewodów i 4.140 żaków.

Ogółem złowiono 218.600 kg., wartości zł 323.400. Jakkolwiek ilościowo wrześniowe połowy wypadły słabo, to wartość ich jednak była zadawalniająca. Wpłynęły na to przedewszystkiem dobre połowy węgorzy i trwający jeszcze sezon połowu płastug. Pozatem rozpoczął się już we wrześniu jesienny połów śledzi, na zwykłem miejscu ich tarła, przy cyplu helskim.

Połowy wrześniowe wypadłyby przypuszczalnie daleko lepiej, gdyby nie częste i silne burze, uniemożliwiające wyjazd kutrom rybackim na morze.

Handel świeżemi rybami odznaczał się mniejszem ożywieniem niż w sierpniu. Dowóz był nieregularny, głównie z powodu burzliwej pogody. Wskutek nieregularnej dostawy, ceny na ryby kształtowały się dość niejednostajnie, lecz naogół utrzymały się na wysokości poprzedniego miesiąca. W handlu hurtowym płacono na miejscu za 1 kg. świeżej ryby (średnia z całego wybrzeża): flondy zł 0.60 do 1.—, śledzie i kwapy po zł 1, dorsze zł 0.80, płotki i okonie po zł 1.50, szczupaki i sieje po zł 3, węgorze zł 3.50.

Połowę zdobyczy płastug, śledzi, węgorzy i dorszy — sprzedano do Gdańska, 16.200 kg węgorzy wywieziono drogą wodną do Niemiec i Danji, resztę złowionych ryb sprzedano w Gdyni.

B. K.

Sygnały ostrzegawcze PIM'a

W razie niebezpieczeństwa silnych wiatrów, na wieży Obserwatorjum Morskiego P. I. M. w Gdyni wywiesza się następujące sygnały ostrzegawcze:

Wiatr o sile od 6 do 7 według skali Beaufort'a, t. j. od 10 do 14 m./sek.
W dzień: czarna kula.
W nocy: jedna czerwona latarnia.

Wicher północno-zachodni (NW).
W dzień: jeden czarny stożek wierzchołkiem do góry.
W nocy: dwie czerwone latarnie.

Wicher południowo-zachodni (SW).
W dzień: czarny stożek podstawą do góry.
W nocy: dwie białe latarnie.

Wicher północno-wschodni (NE).
W dzień: dwa czarne stożki, wierzchołkami do góry.
W nocy: czerwona i biała latarnia.

Wicher południowo-wschodni (SE).
W dzień: dwa czarne stożki, podstawami do góry.
W nocy: biała i czerwona latarnia.

Huragan.
W dzień: dwa czarne stożki, obrócone podstawami ku sobie.
W nocy: biała, czerwona i biała latarnie.

Uwaga: Odstęp pomiędzy dwoma stożkami wynosi długość osi stożka.

Odstęp pomiędzy latarniami wynosi 2 metry.

Odstęp pomiędzy flagami równa się szerokości flagi.

Jedna lub dwie czerwone flagi, wywieszone obok sygnału stożkowego, zapowiadają zbaczanie wichru od pierwotnego kierunku, przyczem jedna flaga oznajmia zbaczanie wichru w prawo, t. j. w kierunku biegu wskazówek zegarka, a dwie flagi oznajmiają zbaczanie wichru w lewo, t. j. w stronę przeciwną biegu wskazówek zegarka.

Sygnały ostrzegawcze, złożone ze stożków i flag, wywiesza się w ten sposób, że przy jednym rogu reju znajdują się stożki, przy drugim zaś flagi.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portowe w sierpniu w Gdańsku zaznaczyły się pewnem ożywieniem w stosunku do lipca. Wykazują to następujące dwa zestawienia:

RUCH STATKÓW

		Weszło:		*Wyszło:*	
		statków	*nrt*	*statków*	*nrt*
sierpień	1931	596	383.336	596	371.711
lipiec	1931	557	361.166	551	377.850
sierpień	1930	579	363.201	600	367.343

OBRÓT TOWAROWY
(ton)

Przywóz: ogółem	**61.321**
w tem:	
owoce południowe	83
kawa, kakao i herbata	541
śledzie	5.578
fosforyty	315
żużle Thomasa	2.289
tłuszcze zwierzęce	628
skóry	200
oleje roślinne	1.254
rudy żelazne	37.669
żelazo i stal	1.652

Wywóz: ogółem	**699.267**
w tem:	
zboże	6.669
mąka	895
cukier	29.632
drzewo	122.726
cement	1.695
węgiel	502.048
produkty naftowe	2.526
sole potasowe	3.480
żelazo i stal	1.383
cynk	1.979

Strajk robotników portowych. — Dn. 1 października wszystkie związki robotników portowych w Gdańsku proklamowały strajk. Powodem zaprzestania pracy jest próba zredukowania płac. Stanowisko robotników jest nieustępliwe. Przeładunek w porcie odbywa się częściowo. Pracuje tylko t. zw. „Technische Nothilfe".

Najwięcej cierpi eksport drzewa, gdyż eksponowane punkty przeładunkowe nie mogą mieć z natury rzeczy dostatecznej ochrony policyjnej, któraby zapewniała bezpieczeństwo przed ewentualną akcją strajkujących.

Nowe Magazyny. — Ukończono budowę hangaru na Westerplatte, o powierzchni 6.000 m. kw. Magazyn ten stanął na miejscu hangaru, zniszczonego przez pożar.

Prócz tego znajduje się w budowie nowy hangar na północnem nabrzeżu „Wolnej Strefy", z przeznaczeniem dla ładunków drobnicowych. Powierzchnia użyteczna tego hangaru wyniesie 5.500 m. kw.

RYNEK FRACHTOWY

Na rynku frachtowym w Gdyni i Gdańsku zapanowała cisza. Koła armatorów, zdezorjentowane waloryzacją stawek, zajęły stanowisko wyczekujące i nie chcą zawierać nowych umów.

Przyjęte w Gdańsku obliczenia w złocie, względnie w dolarach amerykańskich — naogół zawiodły, zwłaszcza w stosunkach z Anglją, gdzie kalkulacja odbywa się nadal w funtach papierowych.

Proklamowanie strajku w Gdańsku sytuację na rynku frachtowym dalej skomplikowało.

Armatorzy skandynawscy wyczekują również wyjaśnienia sytuacji, jednak są skłonni do tranzakcyj w funtach papierowych, ponieważ przypuszczają, że funt angielski, mimo zachwiania, pozostanie podstawą kalkulacji frachtowej.

T. zw. „Konferencje Transatlantyckie Ameryki Południowej" ustaliły, w związku ze spadkiem funta, obliczenia w dolarach amer., na parytecie złota.

Na rynku drzewnym położenie katastrofalne.

Francja, która ostatnio najwięcej zabierała drzewa polskiego — wprowadziła kontyngent, a rynek holenderski został prawie że zamknięty przez wprowadzenie ceł ochronnych.

Rynek zbożowy, który powinien być w tym okresie ożywiony, w związku z dewaluacją funta jest prawie zupełnie martwy. Zawarte kontrakty, w funtach angielskich, eksporterzy starają się zwaloryzować.

Stawki frachtowe kształtowały się ostatnio jak następuje: od zboża płacono — do Antwerpji przy ładunku 1.600 t. 5/6 od tony. Jako podstawę obliczenia stawek frachtowych za węgiel z Gdańska do Szwecji, przyjmowano stosunek Ł 1 = 18.15 kor. szw.; do Danji i Sztokholmu płacono za transport węgla 3.000 t. — 3/4; do Wyborga — 54 i Wazy 46 marek fińskich; do Kopenhagi 4; do Amsterdamu, za statek 4.000 t. płacono 4/3; do Antwerpji (4.000 t.) — 3/9; do Genui (6.000 t.) — 7; do Algieru (5.000 t.) — 8.

W. D.

PRACA STATKÓW POLSKICH WE WRZEŚNIU

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA"

A. — Trampy:

S/S. „Katowice" — przybył do Gdańska z Lulea z ładunkiem rudy, wyładował ją, zabrał węgiel do Norrköping, wyładował, zabrał rudę do Gdyni, gdzie wyładował, załadował węgiel do Norrköping, tam wyładował i po zabraniu rudy, przybył do Gdyni.

S/S. „Kraków" — przybył z Lulea do Gdańska z ładunkiem rudy, wyładował ją, załadował progi do Amsterdamu, poczem przeszedł do Gdyni, załadował szyny, zawiózł do Amsterdamu, wyładował, wrócił w balaście do Gdyni, oraz załadował szyny do Amsterdamu.

S/S. „Niemen" — ładuje w Gdyni węgiel do Langebrügge (Belgja).

S/S. „Poznań" — wyładował w Rouen (Francja) drzewo, poczem odpłynął w balaście do Gdyni, załadował węgiel do Norrköping, wyładował tam, przeszedł w balaście do Gdyni, załadował sole potasowe, zawiózł do Delfrijl (Holandja).

S/S. „Toruń" — załadował w Gdańsku węgiel do Aalborg (Danja), tam wyładował, przeszedł w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Hallstavik, tam wyładował, odpłynął w balaście do Lulea po rudę, którą w Gdańsku wyładował, udając się w balaście do Gdyni, gdzie załadował węgiel i zawiózł do Drammen (Norwegja).

S/S. „Warta" — w balaście ze Sztokholmu do Lulea, załadował tam rudę i zawiózł do Gdańska, wyładował ją, zabrał sole potasowe do Delfrijl, skąd wrócił w balaście do Gdańska.

S/S. „Wilno" — z węglem z Gdańska do Gandawy, po wyładowaniu zabrał tomasynę do Gdyni, wyładował i z węglem odszedł do Rönnskär (Szwecja), gdzie wyładowuje.

S/S. „Wisła" — po wyładowaniu węgla w Palermo i Messynie, powrócił w balaście do Sfax (Tunis), załadował fosforyty do Vlaardingen (Holandja), a w Bona (Algier) — tytoń do Gdyni; bunkrował w Oranie (Algier). W końcu mca. we Vlaardingen wyładowywał fosforyty.

B. — Linja Bałtycka:

S/S. „Chorzów" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdańska i Gdyni do Tallina i Helsingforsu z pasażerami i drobnicą.

S/S. „Tczew" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdańska do Lipawy, Parnawy i Rygi z pasażerami i drobnicą.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE:

A. — Linja do Londynu:

S/S. „Premjer" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże, przewożąc do Londynu pasażerów oraz bekony, szynki, jaja, masło, bławaty itp., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę.

S/S. „Warszawa" — stoi w doku w Gdańsku.

B. — Linja do Hull:

S/S. „Łódź" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże, przewożąc do Hull pasażerów oraz bekony, szynki, bławaty itd., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę.

S/S. „Rewa" — jak wyżej.

POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE:

Linja do Ameryki Północnej:

S/S. „Kościuszko" — dn. 1/IX przybył z Gdyni do Kopenhagi, zostawił tam część pasażerów i pocztę i tegoż dnia po zaokrętowaniu nowych pasażerów i załadowaniu towarów, odpłynął do New Yorku, dokąd przybył dnia 12/IX, wylądował pasażerów i wyładował pocztę i towary. Dnia 18/IX odpłynął z pasażerami, ładunkiem drobnicy i pocztą, via Boston i Kopenhaga do Gdyni. Dn. 30/IX po wyładowaniu poczty w Kopenhadze — odpłynął do Gdyni.

S/S. „Polonia" — dn. 2/IX przybył do New Yorku z pasażerami, ładunkiem drobnicy i pocztą. Dnia 5/IX po zaokrętowaniu pasażerów, załad. poczty i drobnicy, odpłynął do Halifaxu (Kanada), gdzie przyjął pasażerów, uzupełnił ładunek i dnia 7/IX odpłynął do Kopenhagi, dokąd przybył dn. 16/IX. Wylądował

tam część pasażerów, wyładował pocztę i towary, i tegoż dnia odpłynął do Gdyni. Dn. 17/IX zawinął do Gdyni, przywożąc pasażerów, pocztę i towary. Obecnie w porcie gdyńskim, przy nab. Holenderskiem, na leżu zimowem.

S/S. „P u ł a s k i" — dn. 18/IX po przyjęciu pasażerów, poczty i towarów, odpłynął via Kopenhaga do New Yorku. Dnia 19/IX przybył do Kopenhagi, zostawił tam część pasażerów, pocztę i towary i po zaokrętowaniu nowych pasażerów i załadowaniu poczty, odpłynął w tymże dniu do New Yorku.

TOW. „POLSKAROB"

S/S. „R o b u r III" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Göteborg (2 razy) i Oslo;

S/S. „R o b u r IV" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Amsterdam, Limmham i Oslo;

S/S. „R o b u r V" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Malmö i Oslo (2 razy);

S/S. „R o b u r VI" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Göteborg (2 razy) i Halmstad.

TOW. „POLRYŻ"

S/S. „K o p e r n i k" — unieruchomiony w porcie gdańskim.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Waldemar Downarowicz

GDYNIA PORT

INFORMATOR

Z NAJNOWSZYM PLANEM PORTU I MIASTA, SPRAWDZ. PRZEZ URZĄD MORSKI W GDYNI

OFFICIAL GUIDE

WITH THE LATEST PLAN OF THE TOWN AND PORT OF GDYNIA, VERIFIED BY THE GDYNIA PORT AUTHORITY

OPRACOWAŁ W. DOWNAROWICZ
KIER. PAT W GDYNI

WYDANIE II
1931/32

NAKŁADEM POLSKIEJ AGENCJI TELEGRAFICZNEJ

WYKONANO W ZAKŁ. GRAF. BOLESŁAWA SZCZUKI WĄBRZEŹNO-POM.

Drukiem Zakładów Graficznych Bolesława Szczuki w Wąbrzeźnie-Pomorze.